



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 139/11
Luxemburgo, 21 de diciembre de 2011

Sentencia en el asunto C-366/10
Air Transport Association of America y otros / Secretary of State for Energy
and Climate Change

La Directiva que incluye las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de CO₂ es válida

La aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión a la aviación no viola los principios del Derecho consuetudinario internacional controvertido ni infringe el Acuerdo de «Cielos Abiertos»

En 2003, la Unión Europea decidió crear un régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero como elemento central de la política europea en materia de lucha contra el cambio climático.¹ Inicialmente, el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE no abarcaba las emisiones de gases de efecto invernadero imputables al transporte aéreo. La Directiva 2008/101 establece que las actividades de aviación se integrarán en este régimen a partir del 1 de enero de 2012.² Por tanto, a partir de dicha fecha, todas las compañías aéreas -incluidas las de países terceros- deberán adquirir y entregar derechos de emisión por sus vuelos con origen o destino a aeropuertos europeos.

Varias compañías aéreas y asociaciones de compañías aéreas americanas y canadienses han impugnado, en el Reino Unido, las medidas de transposición de la Directiva. Alegan que la Unión Europea, al adoptar la Directiva, violó varios principios del Derecho consuetudinario internacional e infringió distintos convenios internacionales. Por una parte, consideran que la Directiva infringe el Convenio de Chicago,³ el Protocolo de Kyoto⁴ y el Acuerdo denominado de «Cielos Abiertos»,⁵ en particular, porque grava el consumo de combustible. Por otra parte, defienden que la Directiva viola ciertos principios de Derecho consuetudinario internacional porque pretende aplicar el régimen de derechos de emisión más allá del ámbito de competencia territorial de la Unión.

La High Court of Justice of England and Wales pregunta al Tribunal de Justicia si la Directiva es válida a la luz de estas disposiciones de Derecho internacional.

En su sentencia de hoy, **el Tribunal de Justicia confirma la validez de la Directiva que incluye las actividades de aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión.**

En primer lugar, el Tribunal de Justicia afirma que **para analizar la validez de la Directiva sólo se pueden invocar determinadas disposiciones del Acuerdo de «Cielos Abiertos» y tres principios de Derecho consuetudinario internacional** (a saber, la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, la ilegitimidad de las reivindicaciones de soberanía sobre la alta mar y la libertad de sobrevuelo de la alta mar). En efecto, estos principios y disposiciones son los únicos,

¹ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275, p. 32).

² Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO 2009, L 8, p. 3).

³ Convenio relativo a la aviación civil internacional, celebrado el 7 de diciembre de 1944.

⁴ Protocolo de Kyoto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, de 11 de diciembre de 1997 (DO 2002, L 130, p. 4).

⁵ Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra, celebrado el 25 y el 30 de abril de 2007 (DO L 134, p. 4).

de entre los mencionados por la High Court, que responden a los criterios fijados por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

En concreto, por lo que se refiere al Convenio de Chicago, el Tribunal de Justicia declara que la Unión no está vinculada por este Convenio puesto que no es parte en el mismo ni ha asumido tampoco, a día de hoy, todas las competencias objeto de dicho Convenio. En cuanto al Protocolo de Kyoto, el Tribunal de Justicia indica que las partes en este Protocolo pueden cumplir sus obligaciones del modo y con la celeridad que acuerden y que, en concreto, la obligación de procurar limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los combustibles del transporte aéreo trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), no es incondicional ni suficientemente precisa para poder ser invocada.

Además, aunque el Tribunal de Justicia acepta examinar, dentro de los límites de un control del error manifiesto de apreciación, la validez de la Directiva con respecto a tres de los principios de Derecho consuetudinario internacional mencionados, afirma que, en cuanto al cuarto principio invocado, no hay elementos suficientes que permitan establecer que el principio, conforme al cual un navío en alta mar está sometido exclusivamente a la ley de su pabellón, pueda aplicarse por analogía a los aviones.

A continuación, el Tribunal de Justicia examina la compatibilidad de la Directiva con los principios del Derecho consuetudinario internacional y con el Acuerdo de «Cielos Abiertos».

El Tribunal de Justicia pone de manifiesto que la Directiva no pretende aplicarse como tal a los aviones que se hallan sobrevolando la alta mar o el territorio de los Estados miembros de la Unión o incluso de los Estados terceros. **Los operadores de tales aeronaves únicamente estarán sometidos al régimen de comercio de derechos de emisión si optan por explotar una línea aérea comercial con destino u origen en aeropuertos situados en la Unión.**

En este contexto, la aplicación del **régimen de comercio de derechos de emisión a los operadores de aeronaves no viola el principio de territorialidad ni el de soberanía de los Estados terceros, puesto que este régimen sólo les es aplicable cuando sus aeronaves se encuentran físicamente en el territorio de alguno de los Estados miembros de la Unión** y están sometidos, por tanto, a la plena jurisdicción de la Unión. Tal aplicación del Derecho de la Unión no puede poner tampoco en tela de juicio el principio de libertad de sobrevuelo de la alta mar porque una aeronave que sobrevuele dicha alta mar no está sometida, cuando la sobrevuela, al régimen de comercio de derechos de emisión.

En cuanto al hecho de que el operador de una aeronave esté obligado a entregar derechos de emisión calculados con respecto a todo el vuelo, el Tribunal de Justicia recuerda que la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tiene como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado. Por tanto, el legislador de la Unión puede optar, en principio, por autorizar el ejercicio en su territorio de una actividad comercial –en el caso de autos, el transporte aéreo– únicamente si los operadores respetan los criterios definidos por la Unión. Por otra parte, el hecho de que ciertos elementos que contribuyen a la contaminación del aire, del mar o del territorio de los Estados miembros tengan su origen en un suceso que se desarrolla en parte fuera de ese territorio no puede cuestionar, en relación con los principios del Derecho consuetudinario internacional que pueden ser invocados, la plena aplicabilidad del Derecho de la Unión en su territorio.

Finalmente, el Tribunal de Justicia responde a la alegación de que el régimen de comercio de derechos de emisión constituye un gravamen o una tasa sobre el combustible que vulnera el Acuerdo de «Cielos Abiertos». Pues bien, el Tribunal de Justicia considera que **la Directiva no infringe la obligación de exonerar al combustible de derechos, gravámenes y tasas.** En efecto, contrariamente a lo que caracteriza a los gravámenes obligatorios sobre el consumo de combustible, en el régimen controvertido no existe relación directa e indisociable entre la cantidad de combustible que posee o consume un avión y la carga pecuniaria que corresponde al operador de tal avión en el marco del funcionamiento del régimen de comercio de derechos de emisión. Al tratarse de medidas basadas en el mercado, el coste concreto a cargo del operador no depende directamente del número de derechos de emisión que han de ser entregados, sino del número de

derechos asignados inicialmente a dicho operador y de su precio en el mercado cuando resulta necesaria la adquisición de derechos adicionales para cubrir las emisiones. Por otra parte, cabe que un operador de aeronaves, pese a haber poseído o consumido combustible, no esté sometido a ninguna carga pecuniaria derivada de su participación en dicho régimen e incluso, que obtenga un beneficio cediendo a título oneroso sus derechos de emisión sobrantes.

Por último, el Tribunal de Justicia concluye que **la aplicación uniforme del régimen a todos los vuelos con origen o destino a aeropuertos europeos es conforme a las disposiciones del Acuerdo de «Cielos Abiertos», que trata de prohibir el trato discriminatorio entre los operadores americanos y europeos.**

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*